

MATERIA: ANÁLISIS CRÍTICO DE LA CIUDAD LATINOAMERICANA

NUEVOS MODOS DE HABITAR EN UN CONTEXTO DE SOSTENIBILIDAD

POR JUAN PABLO PICHARDO CERVANTES

<https://orcid.org/0009-0007-9100-6334>



Universidad
La Salle[®]
Bajío

NUEVOS MODOS DE HABITAR EN UN CONTEXTO DE SOSTENIBILIDAD



MAPA 1 - ANÁLISIS DEMOSTRATIVO DE ACCESIBILIDAD DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS

RESUMEN

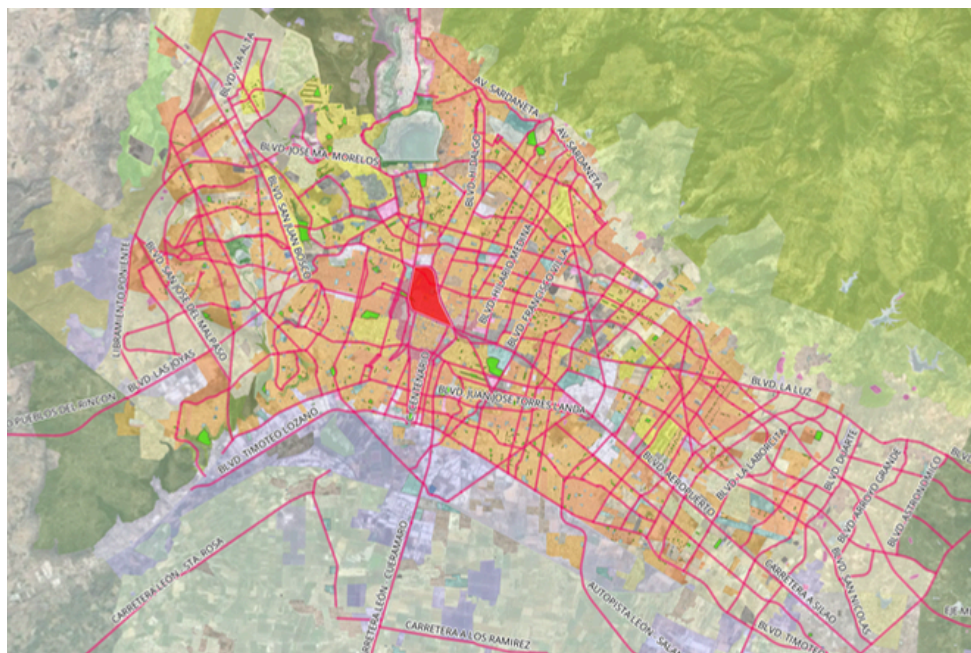
El crecimiento urbano contemporáneo ha generado tejidos densos, fragmentados y con déficits ecológicos que dificultan la transición hacia modelos sostenibles. En este contexto, la presente investigación analiza las posibilidades de transformación de un entorno urbano consolidado en la ciudad de León, Guanajuato, a partir de la implementación de estrategias de ecobarrio y ecobulevar. Mediante un método de análisis territorial basado en variables morfológicas, funcionales, ambientales y sociales, se estudian dos casos: el Barrio Arriba (colonia Obregón) y el bulevar Juan Alonso de Torres.

Los resultados evidencian una fuerte identidad sociocultural y alta densidad de usos mixtos en el barrio, contrastando con una infraestructura vial autocentrada y fragmentadora en el bulevar. A partir de estos hallazgos, se propone un modelo de intervención basado en acupuntura urbana y la incorporación de la naturaleza como infraestructura, con el objetivo de reconfigurar la habitabilidad, mejorar la conectividad y fortalecer la cohesión social.

El estudio demuestra que la regeneración urbana en contextos existentes requiere estrategias adaptativas, progresivas y situadas, capaces de articular lo social, lo ambiental y lo territorial.

INTRODUCCIÓN

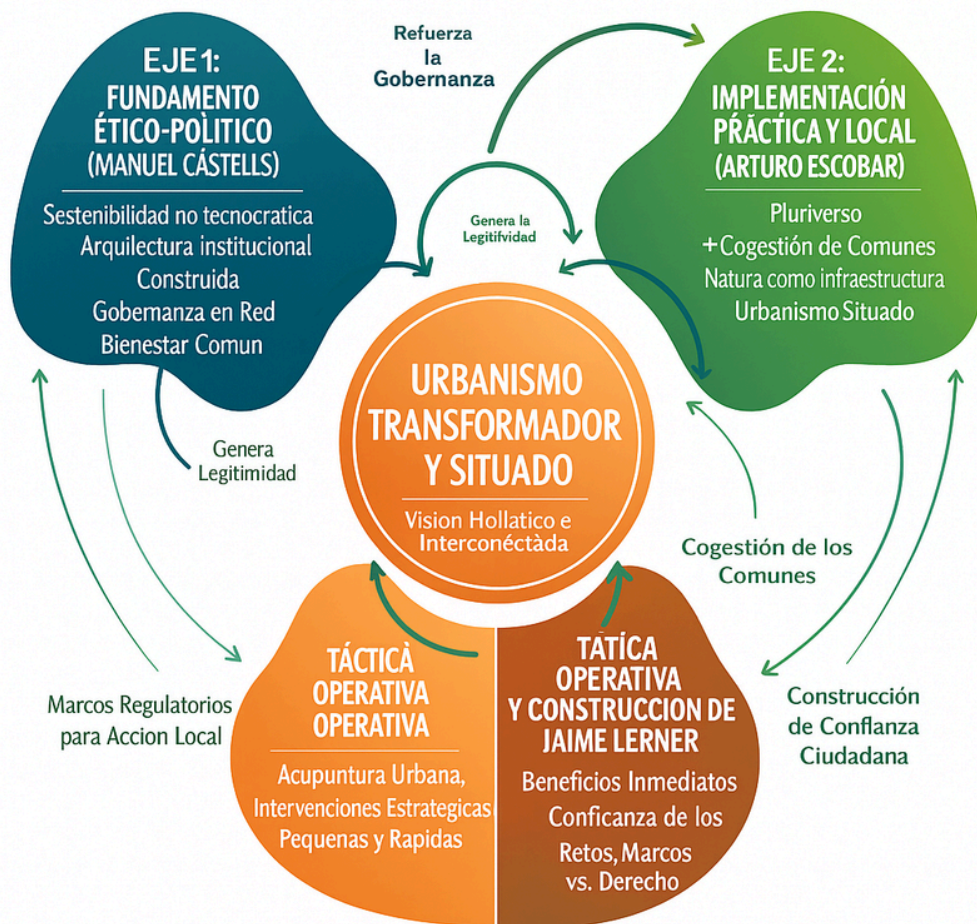
La transición hacia ciudades más sostenibles representa uno de los principales retos del urbanismo contemporáneo, particularmente en contextos latinoamericanos donde el crecimiento urbano ha sido acelerado y, en muchos casos, desarticulado. La implementación de modelos como los ecobarrios y los corredores urbanos sostenibles plantea una oportunidad para reconfigurar la relación entre el entorno construido, la movilidad y la vida cotidiana.



MAPA 2 - MAPA DE USOS DE SUELOS DE LEÓN, GUANAJUATO

En México, y específicamente en la ciudad de León, Guanajuato, existen tejidos urbanos consolidados que presentan condiciones contrastantes: por un lado, una fuerte identidad cultural y cohesión social; por otro, déficits en infraestructura verde, fragmentación territorial y sistemas de movilidad centrados en el automóvil. El Barrio Arriba, en la colonia Obregón, constituye un ejemplo representativo de estas dinámicas, mientras que el bulevar Juan Alonso de Torres evidencia problemáticas propias de los grandes corredores urbanos contemporáneos.

MARCO TEÓRICO



El estudio se sustenta en tres enfoques teóricos fundamentales que permiten comprender la complejidad de la transformación urbana sostenible.

Estos tres enfoques, en conjunto, permiten estructurar una visión integral de la regeneración urbana, donde lo social, lo ambiental y lo espacial se articulan en un mismo sistema.

Una vez concretadas las variables, se genera un procedimiento para poder encontrar este tipo de lugares dentro de una traza urbana moderna, este método se genera en 5 fases importantes que nos permiten determinar si un espacio puede transformarse o no

METODOLOGÍA

La investigación se desarrolla a partir de un método de análisis territorial estructurado en distintas fases, orientadas a comprender el comportamiento urbano y su potencial de transformación.

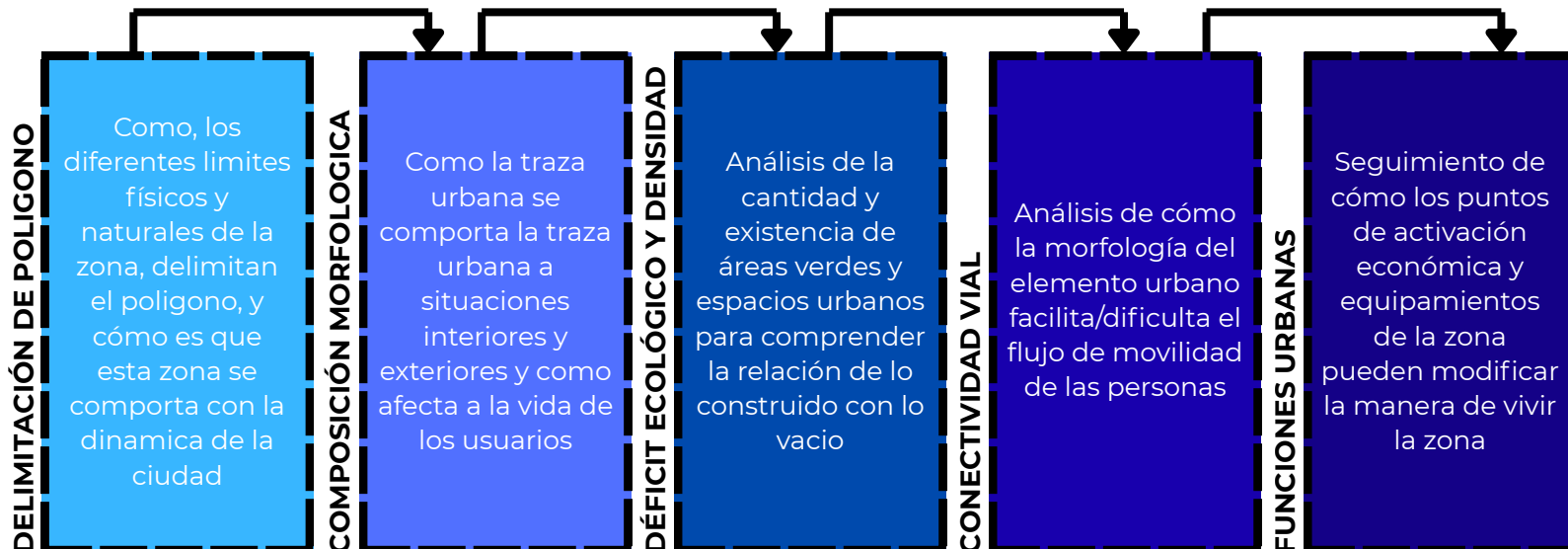


GRÁFICO 2 - FASES DE SEGUIMIENTO DE METODOLOGÍA APLICADA

A partir de este análisis, se definieron ocho variables principales: identidad, prácticas sostenibles, morfología urbana, espacios abiertos, límites y bordes, fragmentación, jerarquía vial y nodos de centralidad. Estas variables permitieron interpretar las dinámicas urbanas desde una perspectiva integral.

De manera complementaria, se desarrolló un sistema de evaluación basado en criterios de ecobarrio y ecobulevar, el cual permitió contrastar las condiciones existentes con los requerimientos de un modelo urbano sostenible. Este proceso facilitó la identificación de fortalezas, problemáticas y oportunidades de intervención en cada caso de estudio.

CASOS DE ESTUDIO

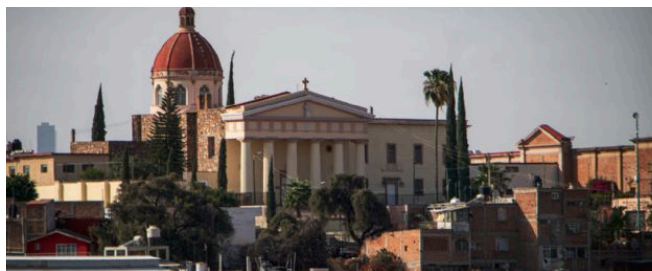
CASO DE ESTUDIO 1

ECOBARRIO: BARRIO ARRIBA

El Barrio Arriba, ubicado en la colonia Obregón de la ciudad de León, Guanajuato, constituye un caso de estudio particularmente relevante para el análisis de procesos de regeneración urbana en contextos consolidados.

Sin embargo, a pesar de estas cualidades, el barrio presenta problemáticas significativas vinculadas a la escasez de infraestructura verde, la limitada disponibilidad de espacios públicos de calidad y la fragmentación generada por vialidades de mayor jerarquía en su entorno inmediato.

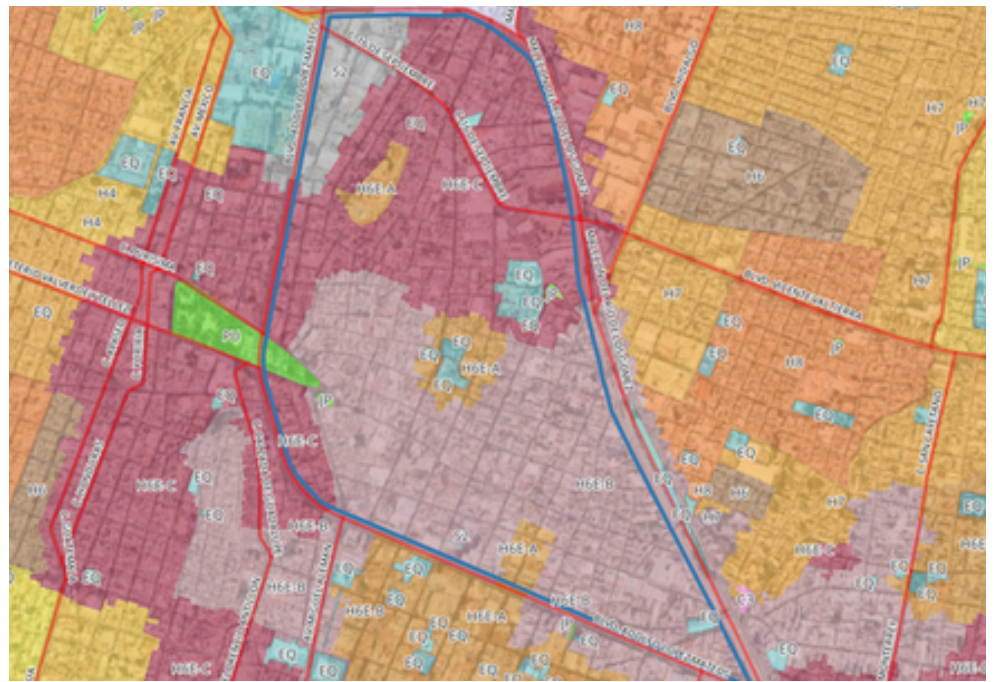
En este sentido, Barrio Arriba se plantea como un laboratorio urbano idóneo para explorar la implementación de estrategias de ecobarrio, al reunir tanto las fortalezas necesarias para impulsar procesos de transformación como la identidad colectiva y la proximidad funcional como los retos estructurales que demandan intervención.



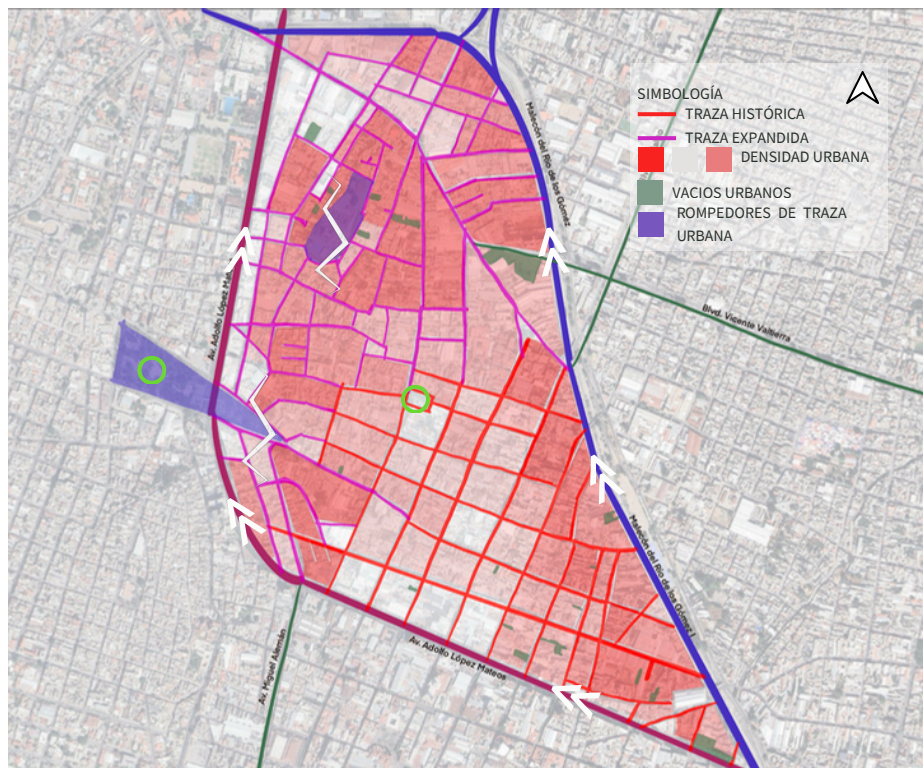
La relevancia de Barrio arriba radica en la articulación del tejido urbano histórico con innovaciones que buscan mejorar la calidad de vida.

El Barrio Arriba se caracteriza por un tejido urbano de alta densidad, donde predomina el uso mixto y la proximidad entre actividades.

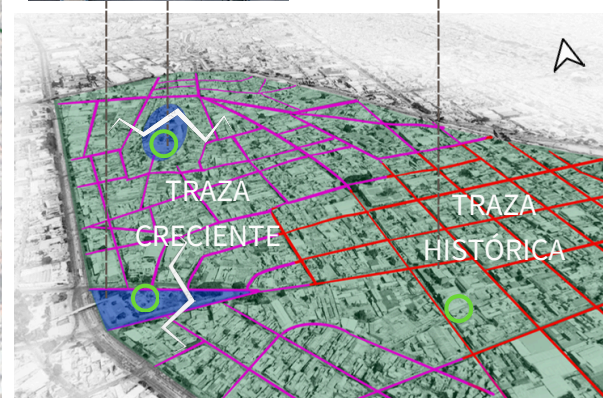
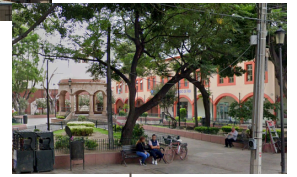
Las nuevas formas de vida en un contexto sostenible pueden darse gracias a que su particular configuración territorial ofrece oportunidades para un desarrollo eco Barrial integral.



MAPA 3 - MAPA DE USOS DE SUELOS DE BARRIO ARRIBA - IMPLAN

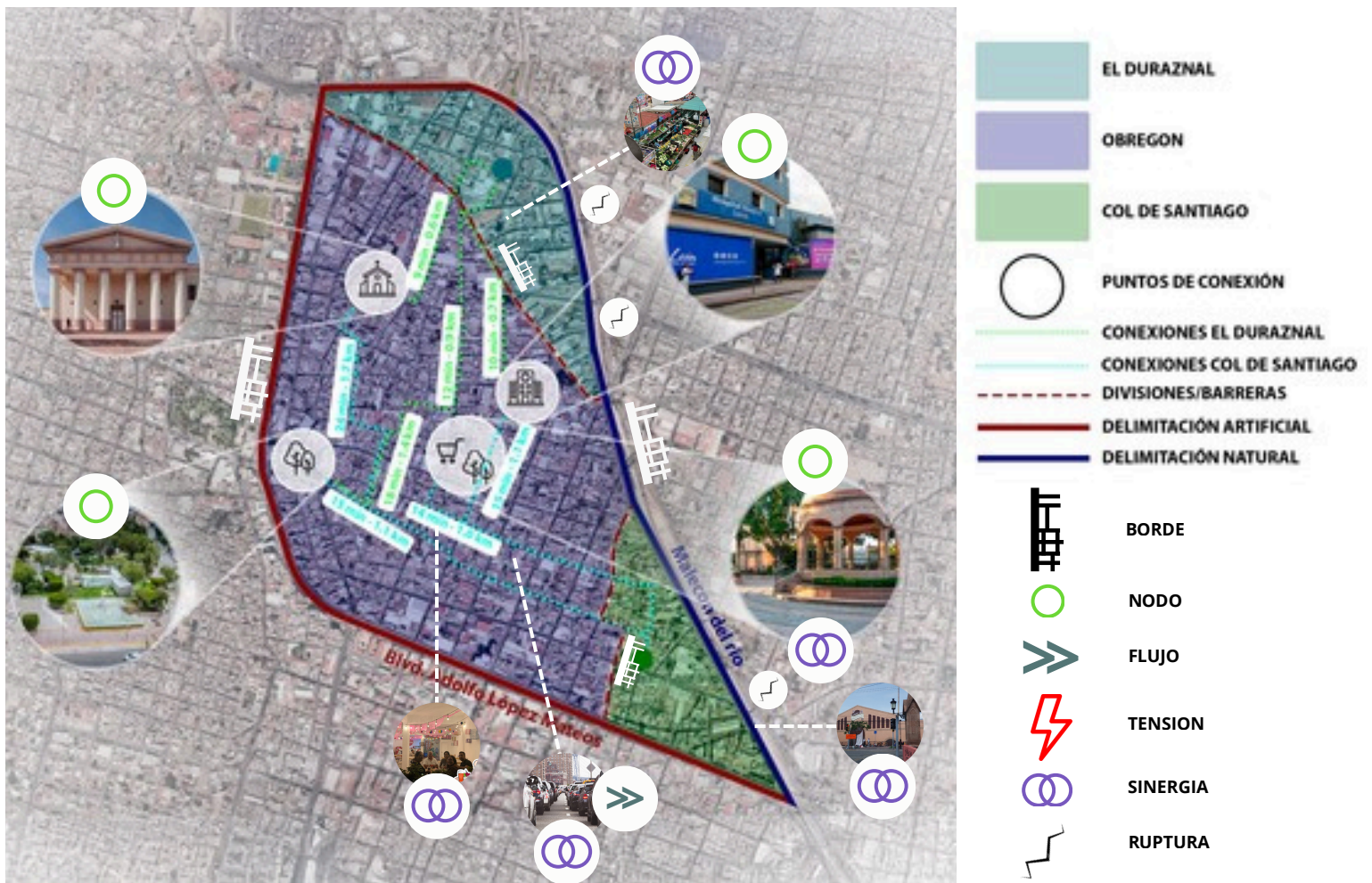


MAPA 4 - MAPA DE TRAZA URBANA Y DENSIDAD URBANA



La traza histórica, compuesta por calles estrechas, favorece la interacción social y la caminabilidad en el interior del barrio. Sin embargo, este entorno presenta una marcada escasez de áreas verdes y espacios públicos de calidad. Los pocos vacíos urbanos existentes funcionan como elementos fragmentadores de la traza, en lugar de integradores. Asimismo, las vialidades principales actúan como bordes duros que limitan la conectividad con el exterior.

Esta configuración urbana evidencia la cuestión de cómo la expansión territorial urbana se adapta a las condiciones existentes, generando la visión de que, así como las personas nos adaptamos, las ciudades reflejan estas condiciones y esta adaptabilidad, sin embargo, no de la mejor manera. A pesar de estas problemáticas, el barrio destaca por su fuerte identidad cultural y cohesión social, lo que representa un potencial clave para procesos de regeneración urbana.



MAPA 5 - ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS

El análisis a escala intermedia del Barrio Arriba permite identificar la relación entre su estructura interna y el entorno inmediato. El polígono presenta conexiones directas con barrios colindantes como El Duraznal, Obregón y Colonia de Santiago, lo que evidencia su papel como pieza articuladora dentro del tejido urbano histórico. Sin embargo, en sus bordes se localizan barreras urbanas de mayor jerarquía, como el Malecón del Río y el bulevar Adolfo López Mateos, que generan tensiones en la continuidad peatonal y fragmentan la relación con el contexto inmediato.

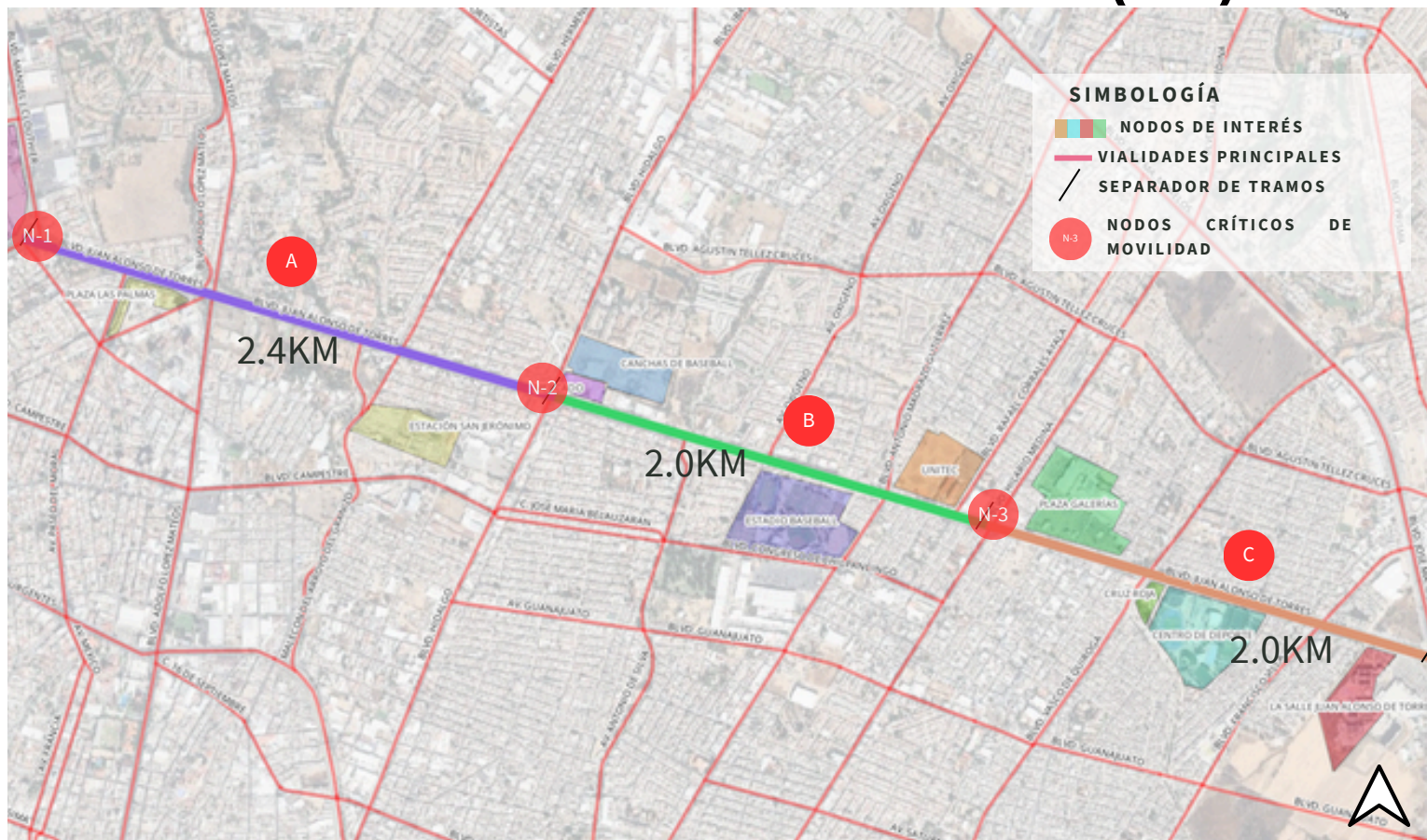
Asimismo, la presencia de nodos estratégicos —templos, espacios públicos, comercio y áreas verdes— refuerza la identidad del barrio y su apropiación social, mientras que los flujos y relaciones de sinergia reflejan una dinámica interna activa. Esta configuración consolida una escala humana en la experiencia cotidiana del barrio, donde las distancias peatonales entre nodos de interés se mantienen en rangos accesibles. En contraste, las zonas de ruptura y tensión evidencian puntos prioritarios para futuras intervenciones urbanas orientadas a mejorar la conectividad y la integración territorial.



GRAFICO 3 - ANÁLISIS DE ESCALA HUMANA

CASO DE ESTUDIO 2

ECOBULEVAR: JUAN ALONSO DE TORRES (JAT)



MAPA 6 - CONTEXTO TERRITORIAL DE ANÁLISIS DE BULEVAR JUAN ALONSO DE TORRES

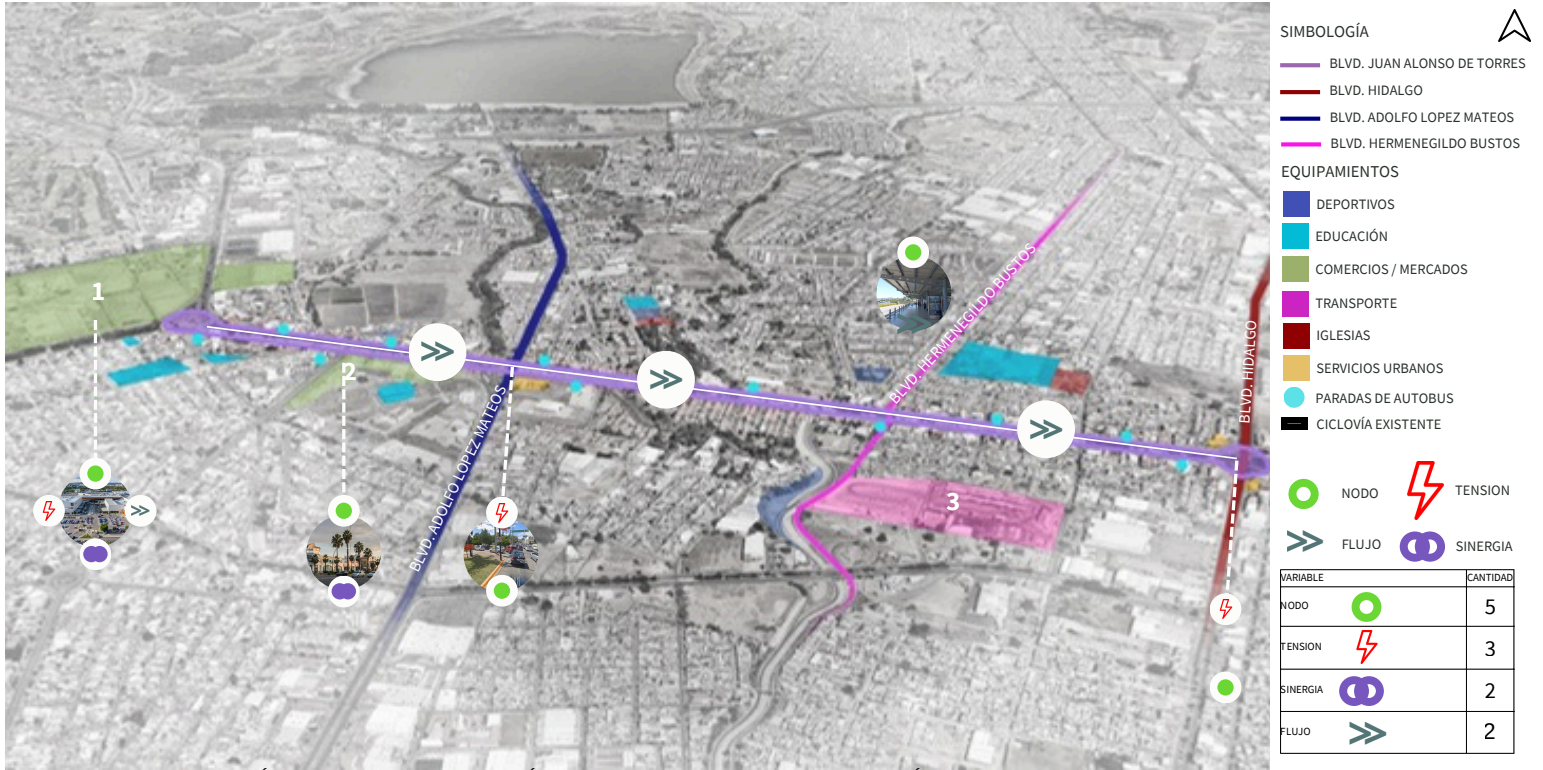
El bulevar Juan Alonso de Torres constituye uno de los ejes viales más estratégicos dentro de la estructura urbana de León, Guanajuato, debido a su función como corredor metropolitano de alta conectividad y articulador de múltiples centralidades urbanas. Su relevancia no radica únicamente en el volumen de movilidad que concentra, sino en su capacidad para vincular zonas habitacionales, comerciales, educativas y de servicios, consolidándose como una pieza estructurante en la dinámica cotidiana de la ciudad. De hecho, el propio municipio lo reconoce como un eje metropolitano prioritario dentro del sistema de movilidad urbana.

Sin embargo, esta centralidad ha generado una fuerte orientación hacia la movilidad motorizada, provocando tensiones entre la eficiencia vial y la calidad del espacio público. A lo largo del corredor se identifican conflictos de seguridad peatonal, discontinuidad en la movilidad no motorizada y barreras urbanas que fragmentan su relación con los tejidos laterales. Por ello, su estudio resulta fundamental para comprender las dinámicas actuales de movilidad en León y establecer bases para su transformación en un ecobulevar, integrando movilidad multimodal, infraestructura verde y espacios públicos de calidad con impacto directo en la habitabilidad urbana.



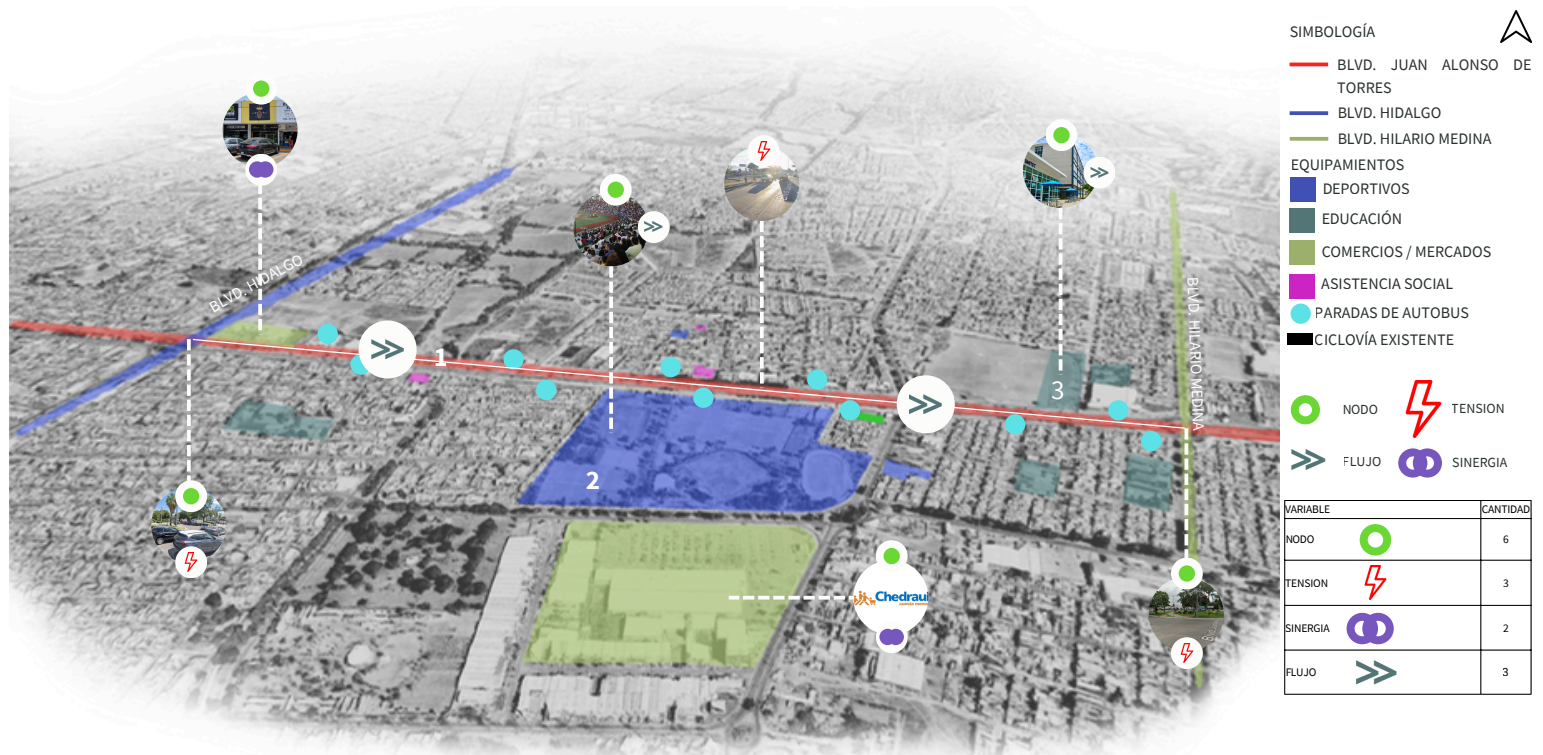
Con el fin de comprender de manera precisa las dinámicas urbanas del corredor, el análisis se desarrolla a partir de una lectura segmentada por tramos, permitiendo identificar las particularidades espaciales, funcionales y ambientales de cada sección. Esta aproximación facilita reconocer cómo varían los flujos, los puntos de conexión, las tensiones viales y la relación con los usos de suelo colindantes a lo largo del bulevar. A partir de esta división, es posible establecer un diagnóstico más específico que sirva como base para la formulación de estrategias de intervención orientadas a su reconversión en un ecobulevar.

TRAMO A



MAPA 7 - MAPA DE ANÁLISIS DE CONFIGURACIÓN ESPACIAL DE TRAMO A - AUTORÍA PROPIA

TRAMO B



MAPA 8 - MAPA DE ANÁLISIS DE CONFIGURACIÓN ESPACIAL DE TRAMO B - AUTORÍA PROPIA

TRAMO C



MAPA 9 - MAPA DE ANÁLISIS DE CONFIGURACIÓN ESPACIAL DE TRAMO C - AUTORÍA PROPIA

La lectura aérea de los tramos del bulevar Juan Alonso de Torres permite identificar su papel como eje estructurante dentro de la dinámica urbana de León. A lo largo del corredor se observa una alta concentración de equipamientos de escala urbana, entre los que destacan usos deportivos, educativos, comerciales y de servicios, lo que refuerza su carácter multifuncional y su relevancia como articulador territorial.

En términos de movilidad, el corredor presenta una fuerte continuidad lineal que favorece el flujo vehicular y la conexión entre distintos sectores de la ciudad. La presencia de múltiples paradas de transporte público y tramos de ciclovía existente evidencia su potencial como infraestructura multimodal; sin embargo, la accesibilidad transversal continúa siendo limitada en varios puntos, especialmente en zonas donde el bulevar funciona como barrera entre colonias adyacentes.

La distribución de nodos a lo largo del tramo muestra una secuencia de puntos estratégicos vinculados a equipamientos y áreas de concentración de actividad urbana. Estos nodos generan flujos constantes de personas y vehículos, consolidando zonas de alta intensidad funcional. No obstante, esta misma concentración produce puntos de tensión, particularmente en intersecciones relevantes y accesos a equipamientos mayores, donde se incrementan los conflictos entre movilidad peatonal, transporte público y flujo vehicular.

Asimismo, las láminas evidencian una fragmentación territorial derivada del propio corredor, ya que su escala vial y jerarquía dificultan la integración física y social entre los tejidos laterales. Esta condición es especialmente visible en el tramo C, donde la presencia de grandes equipamientos y vacíos urbanos amplifica la separación entre sectores. En contraste, también se identifican relaciones de sinergia en aquellos puntos donde los nodos se vinculan con servicios, comercio y equipamientos, generando centralidades urbanas con alto potencial de intervención.

En conjunto, el análisis confirma que el bulevar opera simultáneamente como conector metropolitano y como elemento fragmentador a escala local, lo que justifica la necesidad de estrategias que prioricen la conectividad transversal, la seguridad peatonal y la integración del espacio público dentro de su futura reconversión como ecobulevar.

A partir de la lectura aérea y segmentada de los tramos del corredor, es posible identificar patrones generales de movilidad, distribución de equipamientos, flujos predominantes y zonas de tensión a lo largo del bulevar. Sin embargo, para comprender con mayor precisión cómo estas dinámicas impactan la habitabilidad y el funcionamiento cotidiano del espacio urbano, resulta necesario descender a una escala intermedia.

NODO A - FRENTE PLAZA MAYOR



MAPA 10 - MAPA DE ANÁLISIS DE CONFIGURACIÓN ESPACIAL DE NODO DE MOVILIDAD "A" - AUTORÍA PROPIA

NODO B - FRENTE PLAZA HIDALGO



MAPA 11 - MAPA DE ANÁLISIS DE CONFIGURACIÓN ESPACIAL DE NODO DE MOVILIDAD "B" - AUTORÍA PROPIA

NODO C - FRENTE PLAZA GALERÍAS



MAPA 12- MAPA DE ANÁLISIS DE CONFIGURACIÓN ESPACIAL DE NODO DE MOVILIDAD "C" - AUTORÍA PROPIA

El análisis de los nodos a escala intermedia permite identificar las dinámicas y problemáticas que se repiten de forma constante a lo largo de los distintos puntos estratégicos del corredor Juan Alonso de Torres. En los tres nodos estudiados se observa una condición común: la convergencia de flujos vehiculares, peatonales, ciclistas y de transporte público dentro de espacios de alta intensidad funcional. Esta superposición de movimientos convierte a los nodos en puntos críticos para la movilidad urbana, donde la eficiencia vial suele prevalecer sobre la experiencia peatonal y la calidad del espacio público.

Uno de los principales patrones detectados es la presencia de tensiones recurrentes en intersecciones y cruces, derivadas del alto volumen vehicular y de la limitada continuidad de las rutas no motorizadas. La discontinuidad de banquetas, cruces peatonales poco legibles y conexiones ciclistas fragmentadas afecta de manera similar a los tres nodos, dificultando la accesibilidad transversal y aumentando la vulnerabilidad de los usuarios no motorizados. Esta condición refuerza el papel del corredor como barrera urbana, fragmentando la relación entre los tejidos laterales y reduciendo la integración entre colonias, equipamientos y espacios de servicio. Asimismo, en los tres casos se repite la concentración de actividades urbanas estratégicas —comercio, servicios, equipamientos y transporte— lo que genera nodos de alta centralidad y, al mismo tiempo, puntos de conflicto. Estas centralidades producen relaciones de sinergia al atraer flujos y activar el entorno inmediato; sin embargo, también incrementan la presión sobre la infraestructura existente, evidenciando problemas de saturación vial, conflictos de acceso y falta de espacios de estancia o transición.

En conjunto, los nodos funcionan simultáneamente como puntos de conexión y de ruptura, repitiendo problemáticas estructurales que afectan la habitabilidad del corredor en su totalidad. Esta lectura integral permite comprender que las tensiones observadas no son casos aislados, sino manifestaciones sistemáticas del modelo vial predominante, justificando la necesidad de una estrategia de intervención que priorice seguridad vial, conectividad multimodal y recuperación del espacio público dentro de la propuesta de ecobulevar.

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Una vez expuestos los casos de estudio, podemos notar las deficiencias y las estructuras morfológicas-espaciales que caracterizan cada uno de los casos, siendo que con lo anterior, se pudo llegar a un análisis resumido para comprender mejor la situación actual y qué tipo de potencial tienen estos casos.

VALORACIÓN DE BARRIO ARRIBA COMO UN ECOBARRIO

CHECKLIST - ECOBARRIO BARRIO ARRIBA			
CUALIDAD DE UN ECOBARRIO	¿CUMPLE?	JUSTIFICAIÓN	EVIDENCIA
GOBERNANZA PARTICIPATIVA Y TRANSVERSAL		Existencia de una gobernanza en red que genera una fuerte unión socio-cultural, pero requiere ser formalizada	A
ALTA DENSIDAD DE USOS MIXTOS Y PROXIMIDAD		Existencia de una alta densidad y mezcla habitacional-comercial en las calles, reforzando la accesibilidad a todo tipo de necesidades comerciales (proximidad)	B
MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIOS PEATONALES		La traza promueve una movilidad interior, sin embargo, no se llega a cumplir al 100% esta condición de accesibilidad	C
INFRAESTRUCTURA VERDE		Marcada escases de áreas verdes y un dominio del tejido construido. Las vialidades principales son un borde, más deberían de ser una infraestructura integrada al barrio	D
COHESIÓN SOCIAL Y REVITALIZACIÓN CULTURAL		Fuerte identidad simbólica del barrio para las personas. Patrimonio cultural e identidad como motor del proceso de regeneración urbana.	E
TÁCTICA DE INTERVENCIÓN ÁGIL		Requiere de sitios de reunión estratégicos urgentemente	F

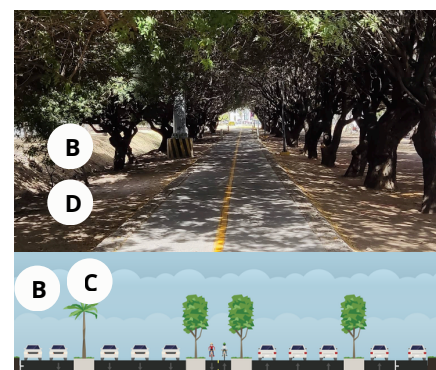


VALORACIÓN DE BLVD JUAN ALONSO DE TORRES COMO UN ECOBARRIO



CHECKLIST - ECOBULEVAR JUAN ALONSO DE TORRES			
CUALIDAD DE UN ECOBARRIO	¿CUMPLE?	JUSTIFICAIÓN	EVIDENCIA
JERARQUÍA MODAL		La jerarquía vial real es Auto-céntrica, debería de priorizar al peaton, al transporte publico o a la ciclovia	A
INFRAESTRUCTURA VERDE FUNCIONAL		Tiene potencial ecológico y estructural por sus amplias secciones, se requiere implementar más	B

CHECKLIST - ECOBULEVAR JUAN ALONSO DE TORRES			
CUALIDAD DE UN ECOBARRIO	¿CUMPLE?	JUSTIFICAIÓN	EVIDENCIA
CONECTIVIDAD MULTIMODAL INTEGRADA		La jerarquía vial real es Auto-céntrica, debería de priorizar al peaton, al transporte publico o a la ciclovia	C
USO MIXTO Y ARTICULACIÓN DE EQUIPAMIENTOS		Tiene potencial ecológico y estructural por sus amplias secciones, se requiere implementar más	D
TÁCTICA DE INTERVENCIÓN ÁGIL		Cumple con el potencial para tener acupuntura urbana a lo largo de todo el tramo, buscando atacar nodos	E



DISCUSIÓN/COMPARATIVA



Una vez identificadas las dinámicas territoriales, funcionales y espaciales del área de estudio, resulta fundamental contrastar estos hallazgos con modelos urbanos de referencia que permitan orientar la propuesta hacia objetivos claros de sostenibilidad y habitabilidad. La comparación con ejemplos consolidados, como los ecoquartiers y los ecobulevares, no solo enriquece la discusión teórica, sino que también funciona como una herramienta metodológica para evaluar el potencial de transformación del caso estudiado.

Estos modelos se consideran adecuados como referentes meta debido a que integran principios urbanos que responden directamente a las problemáticas detectadas en el análisis: conectividad multimodal, infraestructura verde, mezcla de usos, fortalecimiento del espacio público y cohesión social. En el caso de los ecoquartiers, su enfoque en la regeneración de tejidos urbanos consolidados y la construcción de comunidades sostenibles ofrece una base pertinente para el análisis del Barrio Arriba; mientras que los ecobulevares proporcionan un modelo aplicable a corredores de alta jerarquía vial, como Juan Alonso de Torres, al replantear la movilidad desde una perspectiva más inclusiva y ambientalmente integrada.

COMPARATIVA - BARRIO ARRIBA VS ECOQUARTIERS

Categoría	Elemento necesario	Descripción / Objetivo	CUMPLE?
Gobernanza y participación	Gobernanza en red	Participación activa de vecinos, autoridades y actores locales para decisiones colectivas.	✓
	Arquitectura institucional	Normas y estructuras que respalden la sostenibilidad y el bienestar común.	✓
Sostenibilidad ambiental	Naturaleza como infraestructura	Áreas verdes, jardines de lluvia, techos y muros verdes, árboles urbanos funcionales.	✓
	Gestión hídrica sostenible	Recolección de agua pluvial, drenaje ecológico y prevención de inundaciones.	⚠
	Energía limpia y eficiencia	Uso de energía solar, iluminación LED, transporte no motorizado.	⚠
Movilidad sostenible	Jerarquía vial inclusiva	Prioridad peatonal y ciclista sobre el automóvil.	⚠
	Transporte público eficiente	Conectividad con estaciones y paradas accesibles.	⚠
	Espacios intermodales	Integración de bici, peatón y transporte público.	✓
Tejido urbano y social	Mixtura de usos	Vivienda, comercio y servicios combinados para reducir desplazamientos.	✓
	Espacios públicos de encuentro	P plazas, parques y calles habitables que fortalezcan comunidad.	✓
	Densificación responsable	Reutilizar espacios sin expandir la mancha urbana.	✓
Dimensión cultural e identitaria	Valor patrimonial e histórico	Reutilización y respeto por la identidad barrial.	✓
	Arte y apropiación social	Murales, ferias, rituales y expresiones comunitarias.	✓
Economía local	Comercio de proximidad	Tiendas, mercados y servicios que sostienen la vida barrial.	✓
	Prácticas económicas sostenibles	Reuso, reciclaje y economía circular local.	✓



TABLA 3 - CHECKLIST COMPARATIVO DE BARRIO ARRIBA CON EL MODELO A SEGUIR "ECOQUARTIERS"

La comparativa muestra que el Barrio Arriba cumple en gran medida con los principios sociales y urbanos de los ecoquartiers, destacando en gobernanza, mezcla de usos, identidad y apropiación del espacio público. Esto indica que ya existe una base sólida de cohesión comunitaria y dinamismo urbano.

No obstante, las principales deficiencias se concentran en la dimensión ambiental y de movilidad, donde hay carencias en infraestructura verde, gestión hídrica, eficiencia energética y jerarquía vial inclusiva. A diferencia de los ecoquartiers, estos elementos no están integrados de forma estructural.

En este sentido, el Barrio Arriba se posiciona como un ecobarrio en potencia, donde la intervención debe enfocarse en incorporar estrategias ambientales y de movilidad para complementar un sistema social ya consolidado.

COMPARATIVA - BLVD. JUAN ALONSO DE TORRES - ECOBULEVARES DE MEDELLIN

Categoría	Elemento necesario	Descripción / Objetivo	
Gobernanza y planificación	Gobernanza en red	Integrar gobierno, ciudadanía, transporte, comercio y medio ambiente para una gestión colectiva del corredor.	✓
	Arquitectura institucional	Normas que regulen el rediseño vial, garanticen la sostenibilidad y prioricen al peatón.	⚠
Sostenibilidad ambiental	Natura como infraestructura	Integrar vegetación funcional: arbolado denso, jardines de lluvia, camellones verdes, corredores biológicos.	✓
	Gestión hídrica	Controlar escorrentías, aprovechar el agua pluvial y reducir el riesgo de inundación.	⚠
	Mitigación climática	Disminuir islas de calor, ruido y contaminación con vegetación y materiales permeables.	⚠
Movilidad sostenible	Jerarquía vial inclusiva	Priorizar peatones, ciclistas y transporte público sobre el automóvil.	✓
	Conectividad intermodal	Integrar ciclovías, paradas de autobús, cruces seguros y estaciones intermodales.	⚠
	Transporte público eficiente	Mejorar frecuencia, accesibilidad y seguridad de paradas.	⚠
Espacio público y social	Espacios de permanencia	Plazoletas, áreas peatonales y mobiliario urbano para uso social.	✓
	Intervenciones tácticas	Acupuntura urbana: microacciones rápidas que generan beneficios visibles.	⚠
Eficiencia urbana	Uso mixto del suelo	Comercio, servicios y vivienda integrados para dinamizar el bulvar.	✓
	Reducción de congestión vehicular	Rediseño de rotondas y cruces con prioridad peatonal y ciclista.	⚠
Cultura y educación	Sensibilización ambiental	Programas de participación ciudadana sobre movilidad, reciclaje y reforestación urbana.	✓

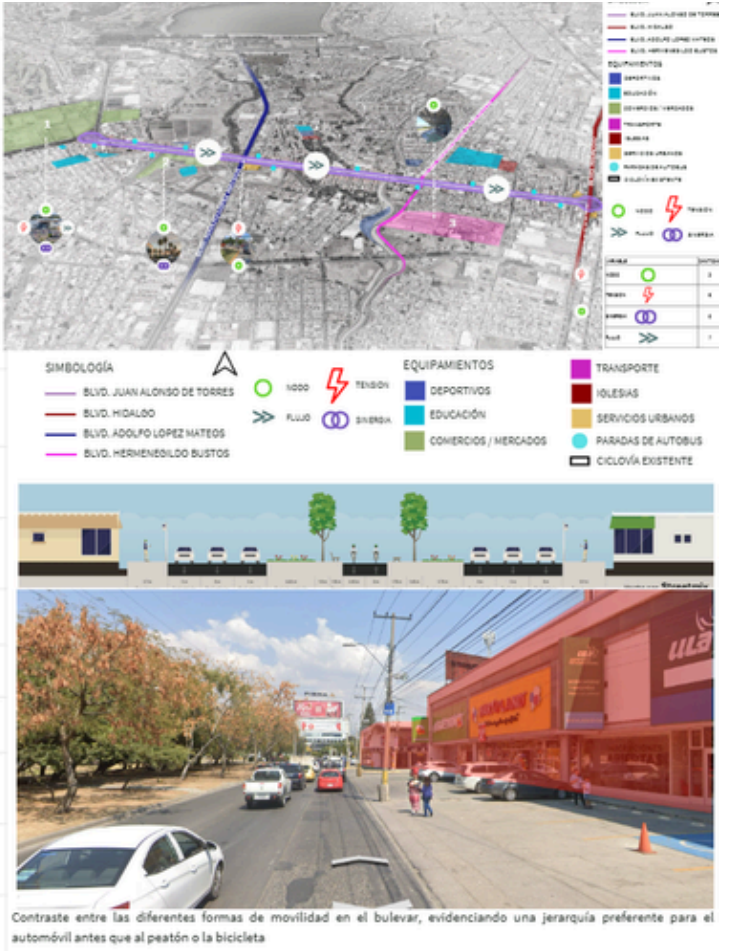


TABLA 4 - CHECKLIST COMPARATIVO DE BLVD. CON EL MODELO A SEGUIR "ECOBULEVARES SOSTENIBLES DE MEDELLIN"

A su vez, la infraestructura de la movilidad de los eco bulevares en comparación con lo existente en León, Guanajuato, evidencia que el bulvar Juan Alonso de Torres cumple parcialmente con los principios de los eco bulevares, destacando en aspectos como la gobernanza, la presencia de infraestructura verde y la mezcla de usos, lo que confirma su papel como corredor activo y estructurante dentro de la ciudad.

Sin embargo, las principales brechas se concentran en la movilidad y el desempeño ambiental. A pesar de contar con ciertos elementos de integración, persisten deficiencias en la conectividad intermodal, la eficiencia del transporte público y la reducción de la congestión vehicular, manteniendo una jerarquía vial aún orientada al automóvil. De igual forma, la gestión hídrica y la mitigación climática no están plenamente integradas como sistemas funcionales del corredor.

En este sentido, el bulvar no opera todavía como un ecobulevar consolidado, sino como una infraestructura con alto potencial de transformación, donde las intervenciones deben enfocarse en reequilibrar la movilidad, fortalecer la infraestructura ambiental y mejorar la calidad del espacio público.

CONCLUSIONES

La comparación entre el Barrio Arriba y el bulevar Juan Alonso de Torres, frente a los modelos de ecoquartiers y ecobulevares, permite entender que ambos casos representan condiciones complementarias dentro de la estructura urbana de León.

Esta lectura cruzada permite identificar que las problemáticas urbanas de León no son aisladas, sino estructurales. La fragmentación territorial, la priorización del automóvil, la falta de infraestructura verde funcional y la desconexión entre escalas urbanas son condiciones que se repiten tanto en el tejido barrial como en los corredores viales. Su aplicación permite identificar con precisión qué elementos ya existen, cuáles deben fortalecerse y dónde intervenir estratégicamente. Esto resulta particularmente relevante en contextos como León, donde el crecimiento urbano ha sido acelerado y, en muchos casos, desvinculado de una planificación integral orientada a la calidad de vida. La incorporación de infraestructura verde, la priorización de la movilidad peatonal y ciclista, la activación de espacios públicos y el fortalecimiento de la identidad comunitaria no solo responden a criterios ambientales, sino que influyen en la salud, la seguridad y el bienestar de las personas. De esta manera, el urbanismo sostenible deja de ser un concepto abstracto para convertirse en una herramienta tangible de transformación social.

El Barrio Arriba y el bulevar Juan Alonso de Torres evidencian que tanto la escala barrial como la infraestructura metropolitana pueden convertirse en catalizadores de cambio si se abordan desde una lógica integrada. El valor de esta comparativa radica en su capacidad para traducir modelos teóricos en estrategias aplicables, ofreciendo una base clara para futuras intervenciones urbanas. En este sentido, el enfoque propuesto no solo contribuye al análisis académico, sino que plantea una herramienta replicable para otras zonas de la ciudad y contextos similares.

En última instancia, avanzar hacia un modelo de ciudad más sostenible implica reequilibrar las prioridades urbanas: del automóvil a las personas, de la fragmentación a la conexión y de la infraestructura rígida a sistemas adaptativos. Bajo esta premisa, León tiene la oportunidad de redefinir su crecimiento, incorporando gradualmente los principios del ecobarrio y el ecobulevar como parte de una visión urbana más incluyente, resiliente y centrada en la calidad de vida.

